

# LE FLOTTAGE DES BOIS DU MORVAN SOUS L'ANCIEN RÉGIME

PAR

JEAN GIGOT

---

## INTRODUCTION

SOURCES — BIBLIOGRAPHIE

---

## PREMIÈRE PARTIE

### LES ORIGINES DU FLOTTAGE

---

#### CHAPITRE PREMIER

A la fin du Moyen-Age, pour nourrir toute la population de Paris qui, de tous côtés, affluait dans la capitale, les arrivages étaient insuffisants. Encore que l'on eût assez de blé, on n'avait plus assez de bois pour cuire le pain. C'est alors que le Bureau de la ville songea à étendre le domaine de sa juridiction jusqu'aux ports « d'amont » de la rivière de Seine et de la rivière d'Yonne. Sur la Cure, la navigation remontait jusqu'à Cravant et peut-être Vermenton et,

sur l'Yonne, jusqu'à Clamecy. Tout d'abord, le Bureau de la ville se contenta d'ordonner aux marchands forains de multiplier leurs arrivages. Puis, on s'employa bientôt à leur interdire les « amas », le stockage. Mais tout cela était vain. Il fallait chercher d'autres procédés.

Les routes cependant étaient peu sûres, et les charrois par terre lents et coûteux. En Morvan, il n'y avait point de routes, mais des sentiers impraticables.

## CHAPITRE II

L'entreprise qui consistait à rendre les rivières navigables allait être aussi vaine. Toutefois, de l'essai de Gilles Desfroissis, du 23 juillet 1546, devait tout à coup naître le flottage. Certes, Gilles Desfroissis échoua presque entièrement dans son projet de rendre navigable la petite rivière de Cure : il avait fallu visiter le lit de ce cours d'eau embarrassé de roches. La Cure devait rester sauvage.

## CHAPITRE III

Mais l'échec même éprouvé suggéra l'idée de lancer à l'eau, sans bateau, les bois qu'on avait voulu faire voiturer jusqu'à Paris pour combattre la disette. Le flottage à bûches perdues était né. La tentative ne réussit pas pleinement. Gilles Desfroissis perdit presque tout son bois, mais il se ravisa.

## CHAPITRE IV

Au moment où Gilles Desfroissis tentait quelques aménagements du lit de la Cure, Charles Leconte, le 20 avril 1547, réussissait du premier coup à lancer à

l'eau, de Châtel-Censoir à Paris, un train de bois de moule. Le flottage en trains était inventé.

## CHAPITRE V

Toutefois, nous ne saurions dire qu'il y eut, de part et d'autre, invention. Gilles Desfroissis, semble-t-il, adopta sur la Cure un flottage qui, logiquement et historiquement, s'est pratiqué avant lui (en 1490 sur l'Andelle), et vraisemblablement dans toute contrée boisée et montagnaise à la fois.

Quant à Charles Leconte, il ne fit qu'adapter aux bois de moule de chauffage, le procédé depuis longtemps utilisé pour les « trains de solives », les bois de charpente.

## CHAPITRE VI

Pour ce qui est de Jean Rouvet, nous ne saurions affirmer qu'il joua un autre rôle que celui d'un simple bailleur de fonds. Quant aux autres « inventeurs » du flottage, les auteurs ne sont pas d'accord à leur sujet.

## CHAPITRE VII

Le flottage en trains offrait de nombreux et sérieux avantages sur le bateau et sur le charroi; plus « logique », plus maniable, moins coûteux, le train n'obligeait pas le voiturier qui le conduisait à remonter le courant au retour et rendait la peine moins lourde.

---

## DEUXIÈME PARTIE

## LE FLOTTAGE A BUCHES PERDUES

## CHAPITRE PREMIER

L'ordonnance de 1415, qui avait réglementé la battellerie, régît immédiatement le flottage en trains, auquel elle s'adapta facilement. Peu à peu, se précisèrent certains points particuliers; l'ordonnance de 1672 condensa les sentences éparses du Bureau de la ville. Mais, en général, le flottage ne changea point d'une manière manifeste. Il se pratiquait au XIX<sup>e</sup> siècle comme au XVI<sup>e</sup>.

## CHAPITRE II

La vente des forêts était régie par le Bureau de la ville, qui enleva bientôt au roi et à l'administration des Eaux et Forêts toute la juridiction « sur le fait de l'approvisionnement de Paris en bois », et surtout en bois flotté. Bientôt aussi, la nécessité de couvrir leurs frais obligea les marchands à se grouper en compagnies et à désigner des agents généraux, les facteurs.

## CHAPITRE III

La coupe fut pratiquée parfois « à blanc » mais surtout de la manière dite « furetage », c'est-à-dire en laissant les jeunes brins pousser jusqu'à une coupe suivante : on les fendait et sciait ensuite, et on les amassait en tas, près des ruisseaux. Les facteurs dirigeaient les coupes, et veillaient à ce qu'elles

fussent conformes aux ordonnances. Les bois charriés sur les terres des riverains étaient soumis à un droit minime.

De même, le lieu de l'empilage était loué par le riverain au marchand moyennant le « droit d'occupation ». On marquait alors les bois au marteau des marchands.

#### CHAPITRE IV

On avait, très tôt, aménagé des étangs qui réunissaient l'eau nécessaire pour gonfler les ruisseaux et rendre possible le flottage. On jetait alors les bois à l'eau. Des ouvriers le suivaient et dégageaient les « embâcles ».

#### CHAPITRE V

Certains bois « canards » s'enfonçaient dans l'eau. On les repêchait 40 jours après le dernier flot, et on les distribuait aux marchands, grâce à la « marque » de reconnaissance.

#### CHAPITRE VI

Nombreux étaient les vols de bois lors du flottage, mais le Bureau de la ville, aidé de son subdélégué, punissait rigoureusement les délinquants.

---

### TROISIÈME PARTIE

#### LE FLOTTAGE EN TRAINS

---

#### CHAPITRE PREMIER

Les bois charriés par les ruisseaux étaient arrêtés

aux ports d'aval, de Clamecy, La Forêt, Crain, Pousseaux, Coulanges sur l'Yonne, et Lucy, puis Cravant, ou Vermenton et Arcy, sur la Cure.

Là, le bois séchait après avoir été retiré et empilé selon l'ordonnance.

## CHAPITRE II

Puis, on construisait les trains, en unissant les bûches de moule, et on les équipait, avant de les confier aux compagnons de rivière. Le marché de flottage en trains était alors conclu et le train partait pour Paris, selon une « consigne ».

## CHAPITRE III

Le train passait aux pertuis des moulins, qu'il dégradait quelquefois; cela entraînait de nombreux procès.

## CHAPITRE IV

Des péages étaient établis à ces pertuis depuis les XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles. Chaque péage était affermé à un péager qui percevait, au passage des trains ou bateaux une somme fixe, souvent exagérée d'ailleurs : après divers procès et réclamations, le Bureau de la ville réussit à obtenir la révision des titres de propriété des péages, et même, en certains cas, l'abolition de nombreux péages. Les arrêts du Conseil de 1724 et 1770 provoquèrent ainsi la diminution de nombre de péages gênant la navigation. Le pouvoir royal avait aidé le Bureau de la ville dans cette œuvre d'unification.

---

## QUATRIÈME PARTIE

## LES BOIS FLOTTÉS A PARIS

## CHAPITRE PREMIER

Les bois arrivés étaient garés, débarqués, et mis en tas, piles ou « théâtres », dans les chantiers des deux rives de la Seine, en aval de la capitale.

Les gardes et sergents des gardes veillaient à leur conservation, et punissaient les voleurs.

## CHAPITRE II

Les jurés-mouleurs et compteurs datent du XIII<sup>e</sup> siècle (on en trouve en 1299). Ils comptaient, nombraient les bois dès l'arrivée, surveillaient les transports, l'empilage, les débarquements, enregistraient la lettre de voiture, et assistaient aux ventes et distributions : ils punissaient toute exaction des officiers ou des marchands. Ils jouissaient de salaires et de droits prélevés sur les quantités de bois arrivées.

## CHAPITRE III

Les gagne-deniers étaient la gent ouvrière et besogneuse des ports. Ils se montraient facilement mauvais ouvriers et il fallait l'autorité du Bureau de la ville pour les obliger à travailler honnêtement.

## CHAPITRE IV

Le Bureau de la ville était une administration parfaitement organisée qui connaissait seule de tous les délits sur le fait de la « marchandise », de l'ap-

provisionnement de la capitale, et principalement de l'approvisionnement en bois flotté.

Le Bureau de la ville savait faire respecter ses droits même par les juridictions rivales du Châtelet et du Parlement. Il bénéficiait de l'appui du pouvoir royal et assurait la vie de Paris.

---

## CARTES

### PIÈCES JUSTIFICATIVES

I. Commission de juré-mouleur, 1402.

II. Mandement de François I<sup>er</sup> pour amener du bois à Paris, 1534.

III. Condamnation de juré-mouleur pour négligence, 1561.

IV. Condamnation d'un juré-mouleur pour n'avoir pas déclaré son gain, 1535.

V. Nomination de deux commissaires sur la vente des bois flottés, 1540.

VI. Défaut de mise au rabais, 1555.

VII. Ordre à un péager de présenter ses titres de péage, 1574.

---